

## BOX 便り

# 新人戦

2年生 穂積春奈

新人グライダー選手権は、久住山岳滑翔大会に次いで私が出た大きな大会でした。出られることが決まったときは、過去に先輩方が出たときの様子を聞いていてまだ遠いことのように思っていたのと、自分が出ることになるとは思っても見なかったのととても驚きました。それと同時にソロにも出ていない状態であることに不安も感じました。大会間近の合宿で少し練習をし、先輩にも時間を割いていただいて細かい対策なども教えていただき、同じく二回の小杉とともに大会に挑むこととなりました。

大会のメンバーがそろってみると、東海・関西地区は参加者も二回生が主であり、顔見知りが多く、緊張しているのも自分だけではないとわかりました。参加者は全部で50人ほどいましたが、その大多数がやはりソロに出た経験のある選手ばかりでした。また関東には総発数が200近い選手もいて、とても厳しい戦いになることが予想されました。

翌日、開会式と関東選手の地形慣熟フライトが終わり、いよいよ大会開始となりました。前日にくじで決めておいた発航順で飛ぶことになりまし

たが、私と小杉とは順番が近かったのではほぼ同時発航でした。新人戦の時期は西風が強く、強風の合間をぬっての発航でした。沈下が大きかったり気流の荒れた中で飛ぶのはとても大変でした。また、やはり緊張していたので、普段はやらないような失敗もしてしまいました。そして、この大会中一番問題だったのが指定地への着陸です。どうしても横風の対処に操作が集中してしまい、指定地に入れるのは私にとってはとても大変でした。

総合成績は

【個人】	小杉 卓巳	242点	41位
	穂積 春奈	233点	44位

【団体】 8位

という結果でした。成績はよくありませんでしたが、この経験をすることで得たものはたくさんありました。それをこれからの訓練では十分に生かしていきたいです。そして、今の自分に足りない部分も気づくことができたので、それを補い、技術を磨いていきたいです。

## ホームページ復活！

長期間アクセス不能であった航空部のホームページがサーバーを変更して復活しています。精々閲覧し、激励やOB間の連絡、近況報告等々にご利用下さい。

新しいURLは以下の通り

<http://doshishaaviationclub.web.fc2.com/>

# 関関同立戦

4年生 村瀬 徹

10月27日～11月2日まで木曾川滑空場に於いて第9回関関同立戦が行われた。昨年は天候不順もあり立命館に2点で敗れるという非常に悔しい思いをしたのを鮮明に覚えているし、事あるごとに思い出しては次こそは…と雪辱を誓っていた。

4回村瀬、4回清水、4回川又、3回窪田の4人で臨んだ今大会は前半は天気に恵まれず、後半勝負の大会であった。

## DAY 1

朝から晴天。ライセンサーのチェックフライトの後、開会式を行い競技開始。一発目に飛んだが、大気に殆ど動きは無く、滞空することができず着陸。その後ピス交があり、得点者も無く初日は終了。毎年関関同立戦はピス交がある気がする。

## DAY 2

前線の通過に伴い一日雨で待機。

## DAY 3

朝から北西風が卓越し、一発も飛ばすことも無く撤収。

## DAY 4

ゆるい西高東低の気圧配置。曇り空で逆転層がべったりと張り付き、弱い南風という気象条件で一日が始まった。午前中はクルーフライト、午後からは日射が差し込み始め西寄りの風になったため競技開始。

私が557で、清水が28でフライトするも、荒れた気流と広い範囲にわたってある沈下の中にある小さなサーマルをつかむことができず撃沈。しかし関学3回山本がわずかなチャンスをものにし、

滞空点を獲得。昨年のことを思い出したが、まだ競技日は残されているし、明日から冬型の気圧配置のため条件が見込めるのであまり神経質にならないように心がけた。とは言っても、昨年の出来事が頭をよぎったのは事実だし、メンタルをコントロールすることに苦労したが。

本日の成績

個人

1位 関学 山本 3点

2位以下該当なし

団体

1位 関学 3点

2位以下該当なし

## DAY 5

西高東低の気圧配置、朝から北西風。好条件が期待された。

しかし、競技前に清水が28で気流調査と全国の経歴を貯めるためフライトすると、速度計が60キロあたりを指したまま動かなくなり、着陸後いろいろと試したが直ることなく大会で使用することができなくなってしまった。

競技開始後、清水が21ソロで粘っていた。徐々に高度を上げ、西に向かう。

「木曾川ピスト557、まもなく文化センター」

清水の興奮した無線が地上に入ってきた。今大会最初の旋回点クリアだった。

その後も危なげなく宿舎クリア、ゴールもOKで周回を果たした。彼にとって自力での初周回であり、速度競技会での初得点でもある。下りてきた清水はご機嫌であった。

次に私が21ソロで出発。R/Wの北西にいい感じの積雲ができていたのは見えていたので、離脱後はとりあえずストリートのラインに沿ってフライト。バリオが+0.5~1をコンスタントに差しており、ストリートが文化センターまで伸びていたので速度を抜いて高度を上げながらクラウドストリートの下をひたすら進んでいった。文化センターの最低安全高度が550mであり、宿舎に到達するまでのマージンも考えて旋回して留まることも考えたが、積雲が一带を覆っており、ドルフィンをすれば到達できると判断した。

高度650で文化センターに到着。自力で文化センターに行ったのは初めてである。さらに言うとも初めての文化センターの写真撮影。とても緊張した。心配性なので、バンクをつけはじめすぐに連写した。きちんと旋回点が見えるまでバンクを付け、文化センタークリア。

宿舎の方向に目を向けると、ストリートというほどではないが積雲が点在しており、ドルフィンフライト。相変わらず+0.5~1.5程度の分かりやすいはっきりとしたサーマルに何度も当たり、ほとんど失高することなく前に進むことができた。宿舎もしっかりバンクをつけて写真撮影、宿舎クリア580。少し奥に進出し過ぎたが。

その後はバリオが-2~3程度を指すように速度を変化させファイナルグライド、高度に余裕もあったのでプルアップすることなく突き進み、ゴールもOK。結局一回転もすることなくドルフィンのみで周回達成。恥ずかしながら人生初周回であった。

高度処理をしようにも、ダイブ全開でも高度が落ちなかったときはさすがに焦った。地上に降りてきたとき、かなり早いタイムで周回してきたこ

とで学生はもちろん教官方もずいぶん喜んで下さった。無駄な旋回もなくほぼ三角形のコースを描いてフライトでき、その意味ではとても満足できるものだった。

他にも周回達成する選手がいる中、4回川又にバトタッチ。何度かサーマルを掴み切れず下りてきたが、渋いサーマルにしがみつき、風に流されながらも高度を上げ、次のサーマルを見つけてブレイクするも高度を落とし、また渋いサーマルで粘るということを繰り返していた。その後なんとか文化センターをクリア。そこから宿舎に向かうとするも、あまりサーマルを期待できる気象条件でなく、ひたすら渋い条件の中上げては前に進むも失高が大きくR/W付近まで戻って来ることを繰り返す。ゲートクローズが規定で4時と決まっており、刻一刻と時間が迫っていた。下からはゴールして往復の距離点を稼いでくれ！と皆で機体を見上げながら話していたが、声が聞こえたのかゲートクローズ10分前にゴールし、ワンポイントゴール達成。ずいぶんヤキモキさせられました。

それ以外にも周回・ワンポイント・ワンポゴールが続出、この時期には珍しい、素晴らしい競技日和となった。

競技も終わり宿舎で写真判定が行われたが、私がどちらもセクターギリギリ、清水は宿舎がセクター外、川又も文化センターがセクター外であった。選手全員が経験不足だったのは事実だが、準備不足がもろに出る結果となってしまった。

ちなみに私が8分27秒で一回転もすることなく周回を果たしたわけだが、これは教官いわく木曾川新記録らしい。それまでは12分だったそう。単に気象条件に非常に恵まれ、周回コース上に積

雲があってその下を飛んだだけであったわけだが、この場を借りて自慢しておきたい。やったぜ！

#### 本日の成績

##### 個人

1位	村瀬(同志社)	1000.0
2位	酒井(関大)	715.0
3位	山本(関学)	676.0
4位	清水(同志社)	621.2
5位	野田(関学)	614.1
6位	宮西(関大)	380.8
7位	松本(関学)	372.3
8位	川又(同志社)	288.5
9位	坪井(立命)	21.0

##### 団体

1位	同志社	1909.7
2位	関学	1664.4
3位	関大	1095.8
4位	立命	21.0

## DAY 6

28が速度計の不調で飛ばすことができない中、幸い同志社23が木曾川にあったこともあり、他大学の御好意で23を同志社の単座機として使用できることになった。関学との点差が少なく、一人の得点で逆転される可能性があった。

西高東低の気圧配置。朝から弱い北西風も、高層雲に覆われ、11時ごろまで日射がなかった。

その後は徐々に高層雲が取れ、いざ競技開始！となったが、南風が卓越、お昼ごはんを食べてからの開始となった。

上空は北～北西風であるものの、地上は北西～

南風と回っている中、ピス交することなく競技開始。私が23で一番手でフライトした。

先に出発した関学野田が13でランウェイの少し西で回っていたので、風上を抑えよう思い離脱後は野田より北に伸ばし、サーマルにヒット。600まで上げ、まだ野田が同じサーマルにしがみついていたのを尻目に、雲のない北ではなく積雲がある南周りで文化センターに向かおうとブレイク。しかし思ったよりプラスがなく、結局文化センター手前2キロあたり、野田の風上側で高度を上げ直し北周りで文化センタークリア。

しかし、とにかく早く回らなければという思いが強すぎ、旋回点手前で2度も写真撮影をするというヘマをやらかしてしまった。現役の皆さんは、慣れないうちは写真撮影はとにかく落ちついてしっかり延ばすことをオススメしておく。

その後宿舎に向かうも、沈下に叩かれ引き返しているときに先ほど文化センターをクリアした野田とすれ違った。かなり高度が高い。私もサーマルにヒットし、高度を上げ直してから後を追った。

野田に続いて宿舎クリア。130～170km/hでファイナルグライドをかけ、前方の13をぐんぐん追ってゴールOK。このときが一番楽しかった。だが、機体がミシミシいったり気流が荒れていたためずいぶん煽られたりちょっと怖かったです。黄色弧線に入っているときに煽られるのは肝が縮みます！

自分の後に離陸した立命2回の植村もちゃっかり後を追うように周回してきた。

地上に降りてから、さあ清水にバトンタッチ…というときにまさかのウインチラブルで1時間ほど競技中断、再開するも得点者なし。

今回はセクターもばっちり、昨日に引き続きデイリーも獲得できた。

本日の得点

個人

1位	同志社	村瀬	1000.0点
2位	関学	野田	950.9点
3位	立命	植村	866.5点

本日までの得点

個人

1位	同志社	村瀬	2000.0点
2位	関学	野田	1565.0点
3位	立命館	植村	866.5点

団体

1位	同志社	2909.7点
2位	関学	2615.3点
3位	関大	1095.8点
4位	立命館	887.0点

相変わらず関学との得点差が少なくキツイが、なんとかあと半日逃げ切りたい。今回のフライトはランウェイ周辺以外はあまり良いサーマルはなく、ファーストサーマルで必要なだけ高度を稼ぎ、コースを選ぶのがベストのフライトだったと思う。思い返せば文化センター・宿舎周り共にいい雲は見えなかったし、観察力が足りなかった。

## DAY 7

本日が最終日。閉会式の関係で、1時がゲートクローズ。2、3発回ってこればいいくらいかもしれない。

関学との点差が少なく、とにかくプレッシャーだった。

ゆるい西高東低の気圧配置。予想ではあまりよ

い条件ではなく、実際あまり対流もなくソロ日和といった感じ。しかし11時ごろに多少対流も起き始め、競技開始。

昨日と同じく、23で私がフライト。しかし大したサーマルもなく着陸した。

どこの選手も同じような感じらしく、競技は続けることなくクルーフライトに切り替えた。しかし、ゲートクローズ30分前に飛んだ機体が浮き始め、まさかの周回達成。しかし時間も悪く、全大学回すことができないため競技は行うことなく、今大会が終了。2年ぶりに個人・団体優勝を勝ち取ることができた。

今回優勝することができたのは、教官方のご指導と先輩方が見せてくれた競技に対する姿勢があったからだと思う。

今大会は後半気象条件に恵まれ、2回生でもガンガン周回できるという条件だった。また、関学はソロ以上という出場基準のおかげで選手が最も多く、関学も同志社と同じだけ得点者を重ねていた。しかし、全般的に無駄に高度を稼ぎ、高度をあげ、効率よく前に進むという基本ができていなかった。その点同志社は教官方から平日頃口を酸っぱくして競技の基本を教えていただいていたし、先輩たちからもたくさんのことを教わってきた。だからこそ団体優勝を果たすことができたし、私個人としても優勝することができたと思う。

本当にありがとうございました。今後もしよろしくお願い致します。

そして最大の感謝はクルーのみんなへ。

皆さんがいたからこそ、大会が運営でき、私たちもリラックスして飛ぶことができました。

今この原稿は12月に書いているが、次はいよいよ

よ全国大会。選手一同全力で挑みますので、サポートよろしくお願ひします。

### 競技会について

さて、せっかくこうして翔友に記事を書かせていただいているので、後輩に何か残すという意味で、少し競技会について思っていることを書かせていただきたい。

まず、競技会について。

新人戦や同立戦Ⅱ部競技を除けば、基本的にグラライダーの競技といえば、決められた旋回点をいかに早く回ってこられるか、という速度競技を指す。

皆さんは先輩や教官方から色々話は聞いていると思うが、グラライダーの性能もさることながら、機材の準備が非常に重要である。自記高とカメラをセットし、写真を撮って証明する…これくらいは知っているのではないか。

現在同志社が使っている自記高は3つあり、それぞれ6用、23用、28用となっており、記録用紙に実際の記録を行う針にインクが適量か、ネジはきちんと巻いてあるかあたりを注意すれば大丈夫だろう。あとは当日しっかり自記高がONになってさえすれば。この時目視と音できちんと確認してください。

というのも、6用の自記高はONにしなくても勝手にネジ自体は回ってしまい、カチカチと音がするからだ。その関係ですぐに巻いていたネジ分を消費してしまうし、さらにONにしっぱなしだとすぐに一周してしまうからだ。これは修理に出すべきだが、一応作動自体は問題ないため皆さんの判断に任せたい。

カメラに関して。これが一番重要だが、厄介で

ある。

今同志社はリコーのCX4にリリースを付け、吸盤のカメラマウントを2つ繋げて延長したものを使用している。カメラの設定は、連写モードで画質は5M、フォーカス無限、日付と時間を表示にすればOKだ。

取付けが難しい。難しいという表現もおかしいが、取付けに失敗するとひどい目に遭う。

画面を6等分した場合に一番テール側の列の真ん中に写る位置に翼端を合わせるのが写真撮影のオーソドックスな位置。バンクをどれだけ付けるかによって位置を変える人もいるが、慣れるまではこの位置にしておけば楽だ。

そもそもマウントを2つ繋いでいる理由は、CX4はレンズがずいぶん前に突き出し、キャノピーに当たってしまうからだ。つまり、取付けたときにキャノピーが当たってしまわない位置であることを確認してからマウントのネジを締めなければならない。これがコツその1。

そして、何といっても大事なのが、マウントのネジと吸盤を固定するネジをしっかりと固定すること。特に吸盤。

当たり前だろとお思いになるだろうが、CX4は重くきちんと締めないと動く上に、吸盤のネジを少しでもゆるいままにしようものなら、WT上昇の地滑で動くこと間違いなし。

一度取付けてからも、もう一度必ず全て締め直してください。しつこいですが、特に吸盤を。

そして、リリース本体の電源もONになっていることを確認すること。一度これでやらかしているの。

と、面倒ばかりのカメラセットだが、リコーのCX4はリリースを取付けられる、連写ができる、

フォーカス無限ができる(キャノピーの反射や翼端にピントを合わせることがない)、日付と時間表示ができるという、競技会用カメラとしては完璧な条件を備えているので素晴らしいカメラだと思う。

実際の写真撮影については多くは述べる事ができないが、二等分線の延長線上にきちんと乗ること、そして旋回点通貨の目印となる左右の目標をしっかりとっておくことが重要だろう。そして旋回点が見える少し前から連写を開始し、きちんと旋回点が見えてからバンクを戻せば確実に写っている。

ちなみに28のフライトコンピューターには旋回点直上付近に来たことを教えてくれる素晴らしい機能があるが、あくまで「直上付近」のセクターに入ったことを教えてくれるだけなので、ある程度は奥に進出しないとどれだけハイバンクだろうと撮れない位置で旋回することになってしまうので注意してほしい。

次に機体について。

単座機に乗り始めた人はソアリングについて色々模索している頃だと思う。

今回は特に乗りこんで出場する可能性が高いであろう23と28について話をしたい。

23は2回生のときに自分が責任者となって耐空検査を通したし、今回の関関同立戦でも乗り、昨年度の全国大会に23で出場したこともあって非常に思い入れがある。そしてとても良い機体だと思う。

というのも、低速域にめっぽう強いからだ。

ソアリングは旋回半径を狭めることがコアに入るための一つの必要条件であることは知っている人も多いと思うが、23は80km/hで45~50°バ

ンクを入れても、気流さえ荒れていなければ非常に安定し、かつ失速の徴候であるバフエットを感じにくい。その気になれば70km/h台に入れても舵はきちんと効くし、45°急旋回中はトリムをフルアップにすればほぼ手を離しても80km/hで安定するというお得なトリム付きである。渋い条件の時はとっても有利である。

VAが少し遅いのが欠点だろうが、舵は素直かつ機敏であるし低速域に強いのは大きな強みだと思う。乗っていて感じるのは、スペック以上に旋回中の失速速度は遅いのではないか、ということだ。ただ、WT 曳航中期~後期は簡単にヒューズが切れるので気をつけてね。

28に関してはまだまだ研究中で語るほどの知識と経験は持っていないが、舵は非常にシャープで速度変化が地平線の変化が分かりやすく容易である。

しかし、他の高性能機、ディスクスやLSに比べると圧倒的に速度を抜くことができない。

これが辛い。45°バンクで90km/hを切ると急に舵が効かなくなり、バフエットを感じてしまう。最良滑空比速度に対して失速速度が早すぎるため、基本的に28は100km/hを維持したまま、バンクを変化させてセンタリング・ソアリングを行う機体なのだ。つまり、他の機体とは全くソアリングが違う。(とはいっても、私の技量の問題なのかセンタリング中は常に110km/h出ている、情けない)

28はクルーズ中はしっかり体を感じるGと翼端の持ち上げられ方に注意し、少しでも持ち上げられる感じがあつたらそれに集中する。そして1秒以上それが続いたら躊躇なくセンタリングに入る。とりあえずでもいいので、素早くセンタリングに

入ること。そうしないと速度が速すぎるためあっという間にサーマルを通り過ぎてしまうからだ。そして旋回もシャープに行き、必ず35~40°以上でセンタリングをする。あなたが想像する以上に28の旋回半径は大きい。その後は速度を抜くことなく、バンク角を変化させる。110~120km/hの60°バンク、なんてこともざらにあるはずだ。このとき、28は40°を超えると一気に機首が下がる傾向にあるので、しっかり地平線を見て維持する。また、センタリング中は速度計を見て速度を抜こうとすると危険だし、舵の効きは悪くなるしでいいことがないので、地平線の維持に集中すること。

もうひとつ28のセンタリングで大事なことは、いかにサーマルの質を見極めて、捨てる判断をするかであろう。

そもそも足がある機体だし、ハイバンクに入れても沈下率は他の機体より少なく感じるが、旋回半径が大きい以上、狭くて弱いサーマルにしがみつくのは自殺行為である。

体に感じたリフトが、上がることができるのか、ただの気流の乱れなのかを感じ、センタリングは素早く、そしてハイバンクで。センタリング中に使えないと判断したらすぐにセンタリングをやめ、次のサーマルを探す。操縦席内の機密性が高いため風の音も小さいので、オーディオバリオも有効活用して欲しい。28のオーディオバリオは何秒後に音が鳴るかを設定できるし、アベレージの上昇率も出してくれる優れ物なので、いろいろ研究する余地はある。ちなみに私は3秒後に音が鳴る設定にしている。こうすることで気流の変化を無視し、使えることができるサーマルか判断しやすいからだ。そういった意味で今までとは全く違った方法になると思うし、慣れるには時間がかかる。

そして飛び方も足の長さをいかして広範囲を探すことはもちろんだが、周回速度=時間を競う競技である以上サーマルからブレイクするタイミングが重要である。

フライトコンピュータは旋回点までの距離を出してくれるし、オーディオバリオはアベレージの上昇率も出してくれる。そこから逆算すれば、今のポジションでいつまで上がるべきか、いつ離れるべきかの判断は容易になるはずだ。

GPSデータも取れるので、きちんとSee You等で解析して欲しい。これは非常に役に立つ。諸先輩方がいろいろと述べているのでここには載せないが、特に強風時のソアリング中はバンク角を一定にすると風下側に回ったときにサーマルを外して結果的に半周ずつしか入っていないだとか、流される量に対してバンク角の選定が甘いだとかいふことが分かる。

28に関して色々述べてきたが、部員の皆さん、そして28の購入に関わってくださったOBの皆様にきちんと伝えておきたいことは、28は本当に素晴らしい機体である、ということだ。

速度が抜けないという欠点はあるものの、とにかく舵の効きがシャープかつ素直で操縦しやすく荒れた気流の中でも他の単座機に比べてはるかにコントロールが容易であり、沈下帯をあっという間に抜けるだけの足と対地速度、そして滑空比の良さも相まって非常に安心感のある機体である。

ライセンス以上の技量でなければ乗ることができないため、全ての部員が早い段階で乗ることはできないが、是非この28に乗ること、そして全国大会で戦うことを目標に日々取り組んでほしい。

乗れば乗るほど好きになっていくし、28は全国で通用する機体であるのは間違いのない。

そして、これは全部員に伝えておきたいのだが、過去の方向舵・翔友は可能な限り読んでください。

翔友2009年号の重田先輩の全国大会の記事は特にお勧めしておく。

妻沼に関する数多くの情報が得られるし、ソアリング理論についても詳しく書かれており、事あるごとに読み直していた。そこで知識の整理をしたり、モチベーションを上げる材料にしていた。

重田先輩、素晴らしい記事を書いて頂きありがとうございました。

さて、航空部はどうしても時間とお金との兼ね合いであるし、普段から MTG に整備にと時間は取られ、日々の仕事に忙殺される毎日である。そして飛ぶことができるのは合宿のみ。さらに滞空できるのは木曽川ではまれ。

そんな中ではどうしてもクラブ活動に嫌気がさしたり、やる気がなくなりかけてしまうこともあるだろうが、こういった記事はそもそも面白いし、知識を入れながらやる気も上がるというお得な冊子である。残念ながら最近の方向舵はあまり読む価値のない(フライトに役に立たない)記事が多いのが残念だが、方向舵も翔友も格納庫にたくさん過去のものが置いてあるはずなので時間を見つけては読んでほしい。特に競技会で結果を残したい！という意気込みの人。

そして、今回の関関同立戦が私の競技会参加6回目であった。

常々競技会に出ていて思うことは、クルーへの感謝の気持ちである。

競技会中選手はすさまじいプレッシャーと戦っている。疲労もある。毎日クルーの出入りの管理をし、面倒を見て、ブログを更新し、明日の機材

の準備をして、一日の反省をして、明日の気象データを取って…。

皆さんが思っている以上に大変なのだ。そのせいで不機嫌になってきつく当たってしまうことも私自身何度もあり、非常に申し訳ない気持ちになる。

しかし、大会は絶対に一人では出られないし、一人では飛べない。クルーのサポートがあるからこそ大会の運営ができ、自大学のクルーと一緒にいることでリラックスでき、大学の名前を背負って戦えるのだ。本当にいつも感謝している。

これから選手になる人は、必ずクルーへの感謝の気持ちを忘れて大会に臨んでほしいと思う。

以上長々と語ってきた。私ごときが競技会について語ること自体おこがましいとは思いますが、この記事が少しでも助けになればと願う。

## クルーの目線 — 東海関西競技会 —

1年生 山岡友祐

団体、個人、共に同志社大学の優勝で幕を閉じた関関同立戦が終わると、息つく暇もなく東海関西戦が始まりました。「今年の東海関西戦に参加した大学は自動的に全国大会へ行くことができる。そもそも僕は選手じゃない。」そうは思いながらもどこか緊張しながらその日を迎えました。

関関同立戦とは違い多くのライセンスが集う東海関西戦。これほどまでに多くのライセンスを一度に見たのはこれが初めてでした。何かに圧されるような感覚を受け、いったいこれからどんな激しい戦いが始まるのだろう、そう考えていた僕をよそに当の選手たちは和やかな雰囲気談笑をしていました。4回生の村瀬さんは「なんか同窓会みたいだ。全然緊張できない。」などと言って楽しんでおられ、非常にリラックスしている様子でした。

初日、チェックフライトがあったのですが、僕は午前中は高度判定に行き午後は強風待機となったのでピスト側のR/Wに出ることができませんでした。ライセンスがあればほど多く集まる場所を見たことがなかったので非常に興味があったので残念に思ったことを覚えています。

その後も土手上をマラソン大会で使うなどの関係で休みになったり、雨に降られて競技中止になったり、授業を受けるために大学に戻ったりしたのでR/Wに出ることができない日々が続きました。

そして迎えた大会7日目。その日、昼前から条件が出て周回や滞空する機体が出はじめて、とうとう僕の目の前でゴールする機体があらわれました。高度判定員だった僕は、初めて大会本番でのゴール判定をすることもあって緊張しながらのコールでした。緊張していたためか、はたまた練

習不足のためか、早目にカウントを始めてしまい少々不恰好になってしまいましたがゴールの瞬間は、そのときは興奮していたのでよく覚えていませんができたと思います。今大会としてのゴールも初めてで、僕はそれと初めてのゴール判定ということもあいまって非常に印象に残ったゴールとなりました。また、上空では同時に機体が6機も飛ぶなど、初めてみる光景ばかりでした。

残念ながら授業があるためにその日のうちに京都に帰ることになり、僕の東海関西戦は終わりとなりました。関関同立戦と合わせて初めてクルーとして参加した大会となり、目の前で見たライセンス達の飛ぶ姿を見て僕もいつか大会で飛んでみたいと改めて思うようになりました。これからはまずソロフライトに出ることができるよう日々精進したいと思います。

# 関西東海競技会

4年生 川 又 利 江

同志社は村瀬、清水、川又の3人1チームで出場しました。前日まで行われていた関関同立戦では優勝を取めたので、期待の高まる中での幕開けとなりました。

初日の3日にチェックフライトが行われ無事に3人ともクリアしました。翌日は土手でマラソン大会が開かれていたため、ノーコンテストとなり、5日に開会式が行われました。開会式終了後すぐに競技開始となりましたが、高気圧の後面に入り、曇りの風が穏やかな一日となり、条件が見込めないとのことで、競技は午前中で中止となっていました。この日は得点者が現れないまま競技終了。

6日も雨のためノーコンテストとなりました。

7日は西風が強い一日で、スタンバイを挟みつつの競技フライトとなりました。条件がお昼前からではじめ、滞空する機体が現れました。しかし、風が強くなったほど強いサーマルは出ず、滞空するのがやっとで、周回する機体は現れませんでした。同志社も村瀬が滞空し、この日の得点は、

1位	名大B	31点
2位	名大A	15点
3位	立命・龍谷合同	10点
4位	同志社	7点
5位	関学	2点

となりました。

8日は朝から高層雲が張り出し、お昼すぎまで得点者は現れませんでした。お昼休憩後に高層雲が取れ、日射が差し始めて北西風が吹き始めまし

た。この影響で2時すぎに滞空する機体が現れましたが、同志社はタイミングが悪く滞空できませんでした。この日は四大学が滞空点を稼ぎ、

1位	名大B	31点
2位	名大A	30点
3位	阪大	11点
4位	立龍	10点
5位	同志社	7点
6位	関学	5点

という結果になりました。

なかなか条件のでない日が続き、この日までは僅差な点差での勝負となっていました。

9日はお昼前から条件がよくなり、周回や滞空する機体がたくさん現れ、やっと競技日らしい一日となりました。私も離脱後すぐにサーマルにあたり、ランウェイ上空からランウェイのエンドの南東に流されながら1000mまで高度を稼ぎ、文化センターに向かいました。文化センターまでのコースも条件はよく、失高せずに文化センターをクリアし、そのまま宿舎に向かいました。宿舎までは沈下にあたりましたが、雲を見ながら沈下の少なそうなコースを進み、宿舎も高度700mでクリア。最後は高度もあったため速度を出して直線飛行しゴールしました。ゴール判定も余裕をもってクリアできました。

関関同立戦で失敗した写真撮影が不安でしたが、その教訓を活かして文化センターも宿舎もセクター内で撮ることに成功し、減点もなく、この日は個人4位を取ることができました。また村瀬も滞空点を稼ぎ、この日までの結果は、

1位	阪大	1916.6点
2位	名大A	1719.6点

3位	同志社	872.7点
4位	関学	823.9点
5位	名大B	205.0点
6位	立命・龍谷合同	38.0点

となりました。

周回はできたものの、時間はもっと縮められたのではないかと思います。これからはどれだけの高度を稼いで前に進んでいけるかの課題が残りました。全国大会までにこの課題をクリアし、写真撮影の失敗もないようにしっかり練習して全国大会に臨みたいと思います。

10日は、次の日が雨という予報だったので、最後の競技日になると予想して、全チーム気合が入った一日となりました。この日は朝から条件が出始めたため、競技開始時間が30分ほど早まりました。午前中は滞空するのが精一杯でしたが、昼頃からさらに条件がよくなり周回する機体が出始めました。この時同志社では、清水が飛んでおり、最初に文化センターをクリア。しかし宿舎には届かず、何度も高度を上げ直しては沈下に叩かれ、粘って飛んでいたものの、ワンポイントクリアで終わってしまいました。その後、村瀬と私が飛びましたが、うまくサーマルにヒットせず、条件もなくなってしまい、滞空するのがやっとな滞空点のみとなりました。

最終日は予想通りの天気、ノーコンテストとなり、閉会式が行われました。よって昨日の点数が響き、

団体

1位	名大A	3197点
2位	阪大	1960点

3位	名大B	1213点
4位	関学	1142点
5位	同志社	988点
6位	立龍	67点

個人

1位	堀雄一(名大)	1995点
2位	坂井太郎(名大)	1190点
3位	野田智美(関学)	1125点
4位	澤村拓(阪大)	1001点
5位	延山龍介(名大)	1000点
6位	谷垣直人(阪大)	932点
7位	川又利江(同志社)	864点
:		
11位	清水孝晃(同志社)	106点
:		
15位	村瀬徹(同志社)	18点

という結果に終わってしまいました。タイミングの難しさや実力の差を見せつけられ、満足のできる結果とは程遠く、悔しさと多くの課題が残った大会となりました。全国大会までにそれぞれの課題をクリアし、悔いが残ることがないようにしっかり準備し、結果の残せるような大会にしたいと思います。

## 全国大会の反省

4年生 清水孝晃

初めて全国に出たいと思ったのは1回生の時にクルーで行ったときである。最終日竹山先輩がKa6Eで周回が高度不足でゴールネガティブとなったにもかかわらず、高度を上げなおしてゴールするのを見てあんな人になりたいと思ったことを覚えている。2回生の時は途中からクルーで参加していたが、向こうへ着いたその日に東北地震で中止になってしまい、正直地震しか覚えていない。

3回生は、ソロもたまり今年是全国に出られると思っていた。ところが秋にCAB試験に落ち予選にすら出れなかった。当時落ちた反動であまりやる気がなくなっていた。クルーで参加したのも今だから言えるが、今後先輩が全国に出るときに全国を先輩に教えられる人間が必要だからと言われる参加したぐらいである。村瀬が全国に出てそれを下から見ているだけしかできず悔しい思いをしたのを覚えている。それがモチベーションの回復につながりもう一度頑張ってみようかと思ったのだ。

そして今年である。結果だけで言うなら無得点という情けない結果となってしまった。無得点は関学アステアと同志社だけである。競技が一週間もあってほぼ全日得点できるチャンスもあったというのにできなかったのは、タイミングが悪かっただけでなく何かに崇られてないか？と聞きたいが、やはり原因は経験不足だったのだろう。

3人とも全国に出るための経歴をそろえることができたのは1月の初めて、それは全国にエントリーするための書類の締切りぎりぎりである。つまり3人とも全国に出るための最低限のフライトしかしていないということである。関東の選手の殆どが総飛行時間100時間越えの選手で、中には200

時間を超えている選手もいる。その中でたかが50、60時間程度の選手が乗りなれていない機体で何ができるのだろう、ということである。

しかしASW-28は決して全国で戦えない機体ではない。今回優勝した東京大学の機体はASW-24という機体である。28は24の後継機ともいえる機体である(パッと見た感じではウイングレットがついているかついてないかぐらいしか違いがない)。そのような機体でも優勝できるのだから28も乗りこなせばそれなりの結果は残せたはずなのである。それができなかったというのは経験不足というほかない。

28を初めて見たのは1回生の1月ごろだったと思う。入部したときにはすでに購入していて9月には命名式ができると最初聞いていた。その後紆余曲折を経て到着したのは年末だった。初めて見たときはまだ機体の種類もメーカーもわかっていなかった頃だったので、28を見てもピカピカだとかカッコいいだとかの感想しか思い浮かばなかった。

28に乗りたいと思い始めたのは、ソロに出始めて心に余裕ができたころだろうか？ソロに出たのは2回の夏で時期的にはよくある時期だが、総発数が100を超えていた。だいぶ焦っていたのを覚えている。冬になって単座機にも乗り出してきたころ、竹山先輩や川又先輩が全国に出るために28に乗っているのを見て自分も乗りたいと思い始めていた。それから初めて28に乗るまで1年半もかかったのはつらかった。

28が初めて飛んだ全国は地震で中止になった。二回目は天候不順による得点者なしとなってしまい、28が来てからまともな結果がまだ残っていない

かった。だから今回こそはと思い今大会には参加した。先輩たちが残せなかったものを後輩に残してやりたかった。だから今回のこの結果には本当に申し訳なかったと思う。

4年間どんなフライトを練習してきたのかと聞かれれば、9割以上が木曽川でのフライトで上がってはすぐ降りてくるだけのフライトであった。滞空経験がほとんど無いということなのだが、ここにも関東との違いが出ているのだと思う。

全国の舞台である妻沼は木曽川と比べて条件がいい場所なのだが、関東にとっては条件の悪い(出にくい)場所らしく、普段はもっと条件のいい板倉等で練習もしているらしい。つまり滞空経験が違うのだ。なかなか条件の出ない木曽川でばかり飛んでいるのではなく、普段から大野もふくめもっと条件のいいところでフライトをして、滞空の経験をつんでさまざまな種類のサーマルに触れることが大事だと思う。(そういえば今までの先輩方は滝川やナロマインでの飛行を経験して全国に出場していた。)

それだけではなく、全国で飛んでいると他の選手がすぐそばで飛んでいることが必ずあるが、関西の選手は関東の選手に比べて他機になかなか近づいて行けず、関東が近づいてきたときはその機体に気を取られてしまい自分のフライトができなくなってしまうことがあった。実際僕も慶応が近づいてきたときにそれに気を取られてしまいサーマルから外れてしまったことがある。これも木曽川ではあまり経験できないことで、機体数やサーマルの多い場所でないとなかなかそういう機会には恵まれないだろう。僕を含めて村瀬も川又もそういう経験が足りなかったのだろうと思う。

妻沼のサーマルは木曽川に比べはっきりしているというか、プラスマイナスがわかりやすく上下がはげしいのが特徴だと思う。つまり少しでもプラスを外せば激しい沈下が待っているのだ。そのプラスも離脱付近の高度では針のようなサーマルが多く、スピードを抜いてハイバンクで回る必要がある。そこで高度を上げ600mを越えてくるとサーマル半径が大きくなり、高度があがるにつれどこへ行ってもプラスといったコンディションになるのだ。必要なのはロースピードハイバンクの技術であると思う。28では苦手な分野なのだが、今回優勝した東大24のパイロットはサーマルで速度を抜き過ぎてサーマルから出たとたんにスピンに入ったことが何度もあると言うぐらいにギリギリを攻めていた。28で高度を上げるにはそれくらいの度胸が必要なのだろう(だからと言ってスピンに入るのは危険すぎるが)。だがその度胸をつけ高度をとれさえすれば28の24、discusにも負けない性能が生きてくると思う。

ぜひ後輩たちには情けない結果しか残せなかったこんな先輩を反面教師にし、成長してほしい。

## 全国大会 — クルーの日 —

3年生 窪田倫子

昨年は天候不良のため全国大会らしい競技を見ることが出来なく残念な思いをしたのを覚えています。今年も昨年と同様、選手の方々を支えられればいいなという思いと、来年は自分も大会に出たいという思いで全日、クルーとして参加しました。

今年是天候に恵まれ、上空を多くの機体が飛び交い、次々と得点を重ねていく姿を目にし、例え自分の大学でなくても全国大会の魅力を感じることができワクワクしました。機体をラインナップして発航順を待っている時も、着陸した機体のパイロットが上空の様子などをチームの仲間やクルーに楽しそうに、悔しそうに話しているのを見て、大会は背負っているものも大きいけれど楽しいものなのだろうと実感しました。

同志社チームも発航順が近づくにつれて、ますます緊張感が高まり、少しでも得점에繋げようと作戦をいくつも考えていたのを覚えています。時には関東のチームから関西勢の知らないような墓場のポイントを教えてもらったり、周りのチームが良い情報を持っていたらチラッと聞いてみたり…。

全国大会は普段、練習をしていない妻沼の地で行うため、やはり上空の情報は関東勢の方が多い事は言うまでもありませんでした。ただ、いかにしてその情報を事前に入手し、さらに得た情報を生かして自分の飛び方を考えるにはもっと研究が必要だと感じました。

大会の後半戦になってくると、選手は得点に対するプレッシャーを感じて焦っているようにも見えました。自分たちクルーも出発の合図と共に選手を見送るとき、「お願い！」と上昇する機体を

見上げていました。頑張っていて粘っている時も「お願い！上がって！」と、下から見ていることしか出来なく歯がゆい思いを何度もしました。悔しそうな顔で下りてくる選手の顔を見るのもつらかったです。結果としては、他の大学が次々と得点を重ねていく中、なかなか得点に繋がらなかったのは同志社と関学のたったの2校だけでした。

選手の方々には申し訳ないのですが、同じASW機の東大24は何度も周回を重ね得点をあげているのに、なぜ同志社28は駄目だったのだろうかという疑問があります。発航順による運もあるのかもしれないけれど、やはり実力の差が結果に影響したのではないのかと思いました。

今回の大会を通して、選手の方々に教えて頂いたこと他大の選手の飛び方を見て、話を聞いて感じたこと、多くのものを得ることが出来ました。次に自分が出場出来るときは、今まで先輩方が残してくれたものに加えて、今回得たものをしっかりと研究して今年の方まで得点したいと思いました。来年、自分たちが妻沼で飛んでいる姿を見せられるように精一杯頑張っていきます。